
ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ СИНЬЦЗЯН-УЙГУРСКИМ АВТОНОМНЫМ РАЙОНОМ КНР И МАКРОРЕГИОНОМ ЕНИСЕЙСКАЯ СИБИРЬ РОССИИ КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИК

Лу Яньфэй,

студент магистратуры

ФГБОУ ВО «Тувинский государственный университет»

uspunool.chochagay@mail.ru

Аннотация

В статье рассматривается значение развития грузовых железнодорожных перевозок между Синьцзян-Уйгурским автономным районом КНР и макрорегионом Енисейская Сибирь России, особенности развития территорий. Представлены показатели прогноза железнодорожных перевозок, влияющие на достижение целей устойчивого развития национальных экономик КНР и России. В работе анализируются прогнозы показателей ВРП России и КНР в процессе развития железнодорожных перевозок между Синьцзян-Уйгурским автономным районом КНР и макрорегионом Енисейская Сибирь России.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, КНР, Россия, Енисейская Сибирь, экономика, перевозки, логистика, экспорт, транзитный пункт.

FORECASTING PROMISING FREIGHT RAIL TRANSPORT BETWEEN THE XINJIANG UYGUR AUTONOMOUS REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE YENISEI SIBERIA MACRO-REGION OF RUSSIA AS THE BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF NATIONAL ECONOMIES

LuYanfei,

graduate student

Tuvan State University

ABSTRACT

The article examines the importance of the development of freight rail transport between the Xinjiang Uygur Autonomous Region of the People's Republic of China and the Yenisei Siberia macro-region of Russia, the peculiarities of the development of territories. The indicators of the forecast of rail transport affecting the achievement of the sustainable development goals of the national economies of China and Russia are presented. The paper analyzes forecasts of GRP indicators of Russia and the People's Republic of China in the process of developing rail transport between the Xinjiang Uygur Autonomous Region of the People's Republic of China and the Yenisei Siberia macro-region of Russia.

Keywords: railway transportation, China, Russia, Yenisei Siberia, economy, transportation, logistics, export, transit point.

Развитие железнодорожных перевозок между Китаем и Енисейской Сибирью России имеет множество значений для национальной экономики обеих стран. Открытие новых транспортных маршрутов способствует увеличению объемов торговли между Китаем и Россией, что, в свою очередь, положительно сказывается на экономическом росте обеих стран. Развитие железнодорожного соединения открывает новые возможности для российских товаропроизводителей, позволяя им выходить на китайский рынок, который является одним из крупнейших в мире. Модернизация и строительство железнодорожных линий требует значительных инвестиций, что способствует развитию инфраструктуры, созданию рабочих мест и улучшению транспортной доступности в регионах [2].

Железнодорожные перевозки отличаются высокой грузоподъемностью и относительно низкими затратами на транспортировку, что делает их привлекательным вариантом для перемещения больших объемов товаров. Железнодорожный транспорт является более экологически чистым по сравнению с автомобильным и воздушным. Это может способствовать снижению углеродного следа и соблюдению экологических стандартов. Развитие транспортной инфраструктуры может укрепить позиции России в Центральной Азии и Восточной Азии, улучшить связи с соседними странами и увеличить влияние на региональные процессы. Строительство и модернизация железных дорог могут требовать внедрения новых технологий, что может способствовать развитию высоких технологий в стране.

Российское экономическое пространство Енисейской Сибири носит фрагментарный характер из-за слабого развития транспортной инфраструктуры. Происходит сжатие экономического пространства, оно концентрируется в основном в южных районах Сибири, узкой полосе Транссибирской железнодорожной магистрали и в крупных городах. В то время как главным источником доходов страны и региона служат крупные месторождения полезных ископаемых, которые находятся на труднодоступных территориях со слабо развитыми путями сообщения [5, с. 87].

Регионы, расположенные за Уралом, внутренне слабо интегрированы. Строительство и содержание автомобильных дорог в Сибири затруднено климатическими условиями, отсутствием на местах необходимых строительных материалов, особенностями транспортных средств. Вывоз добываемых полезных ископаемых с использованием автомобилей большой грузоподъемности (с нагрузкой до 15 т на ось) приводит к разрушению дорожного покрытия. Эти факторы, а также относительно низкая интенсивность движения по сибирским дорогам затрудняют применение механизма концессий и строительство платных автотрасс в регионе. В условиях финансово-экономического кризиса и усиления мощи соседних государств одной из гарантий национальной безопасности является социально-экономическое развитие и формирование региональных кластеров, производящих добавленную стоимость [1, с. 793].

Россия является важным транзитным пунктом для международных перевозок между Китаем и странами Европы. Железнодорожные магистрали между КНР и Енисейской Сибирью являются ключевым соединительным звеном на транспортном маршруте «Новый шелковый путь». Развитие и совершенствование данного маршрута способствует увеличению востребованности для транзитного транспорта и усилению роли России в международной торговле. Улучшение железнодорожных маршрутов и комфорта перевозок между Синьцзян-Уйгурским автономным районом КНР и Сибирью стимулирует развитие туризма и приток туристов [3].

Таким образом, развитие железнодорожных перевозок между КНР и Енисейской Сибирью России представляет собой важный фактор, способствующий экономическому росту, развитию регионов и укреплению экономических связей между двумя странами.

«Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» предусматривает строительство грузообразующих линий для вывоза полезных ископаемых с крупных месторождений. Приоритетны масштабные проекты государственно-частного партнёрства со значительными объёмами перевозок, преимущественно за границу, поскольку экспорт обеспечивает высокую эффективность в кратко- и среднесрочной перспективах. Сроки строительства железнодорожных линий увязаны со сроками освоения соответствующих месторождений, а инициаторами и главными источниками инвестиций являются заинтересованные компании. При этом создаваемая транспортная инфраструктура зачастую обходит многие небольшие или относительно небольшие месторождения, которые невозможно разрабатывать по отдельности [4, с. 6].

Россия обладает одной из самых обширных железнодорожных сетей в мире, охватывая огромные расстояния и связывая многие регионы страны. Этот вид транспорта играет критически важную роль не только в грузоперевозках, но и в пассажирских перевозках, обеспечивая доступность трудовых ресурсов и продукцию для внутреннего и международного рынка. По данным Росстата, железнодорожные перевозки составляют значительную долю объема внутренних грузовых перевозок, что дает возможность региональным экономикам более активно включаться в общенациональные экономические процессы. Эффективная железнодорожная логистика способствует снижению издержек производства и распространению товаров по всей территории России, что в свою очередь оказывает положительное влияние на ВВП страны.

Китай, напротив, является страной, которая в последние десятилетия сделала значительный рывок в развитии своей транспортной инфраструктуры, в том числе и железнодорожной сети.

Строительство железной дороги через Туву и Монголию в Китай – это одна из сложных и интересных проблем как с экономической, так и с геополитической точки зрения. Безусловно, в результате решения этой проблемы, откроются новые возможности торговых и экономических отношений, в том числе для ввоза и вывоза товаров не только в Монголию и Китай, но и другие трансграничные страны Центральной Азии.

Особо следует остановиться на том, что наибольший интерес и вместе с ним вероятность реализации получит вариант вывоза из Тувы продукции минерального сырья: каменного угля, концентратов металлов, золота и др. При продолжении строительства железной дороги через Туву и Монголию в Китай появятся большие возможности для развития горнодобывающей промышленности не только Тувы, но и южных районов Красноярского края, Хакасии и Алтая, учитывая, что на территориях этих субъектов Российской Федерации расположены уникальные и крупные месторождения полезных ископаемых, как разведанные, так и требующие детальной разведки и дополнительных геологических изысканий [6, с. 82].

Понятно, что при реализации этого варианта строительства железной дороги, масштабы вывоза минерального и других видов сырья из республики по трассе Кызыл-Урумчи не уменьшатся, поскольку грузопоток в основном будет обеспечен коксующимися углями Элегестского, Межегейского месторождений и других месторождений каменного угля Улуг-Хемского бассейна.

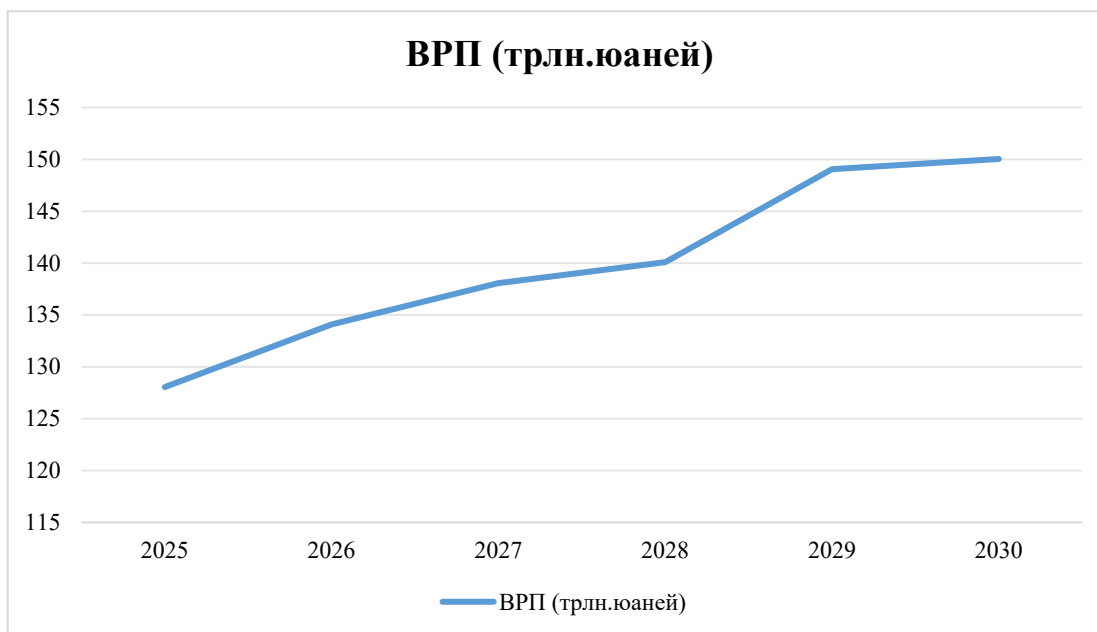


Рис.1. Показатели прогнозирования ВВП КНР за 2025-2030

Глобальные инфраструктурные проекты, такие как «Один пояс – один путь», укрепляют интеграцию транспортных систем Китая с мировыми рынками. Железнодорожные перевозки в Китае не только связывают внутренние регионы, но и обуславливают масштабную торговую активность на международной арене. Поддержка инфраструктурных проектов и их синхронизация с экономическими целями привели к впечатляющему росту грузооборота, что, в конечном итоге, также имеет глубокое отражение на ВВП Китая.

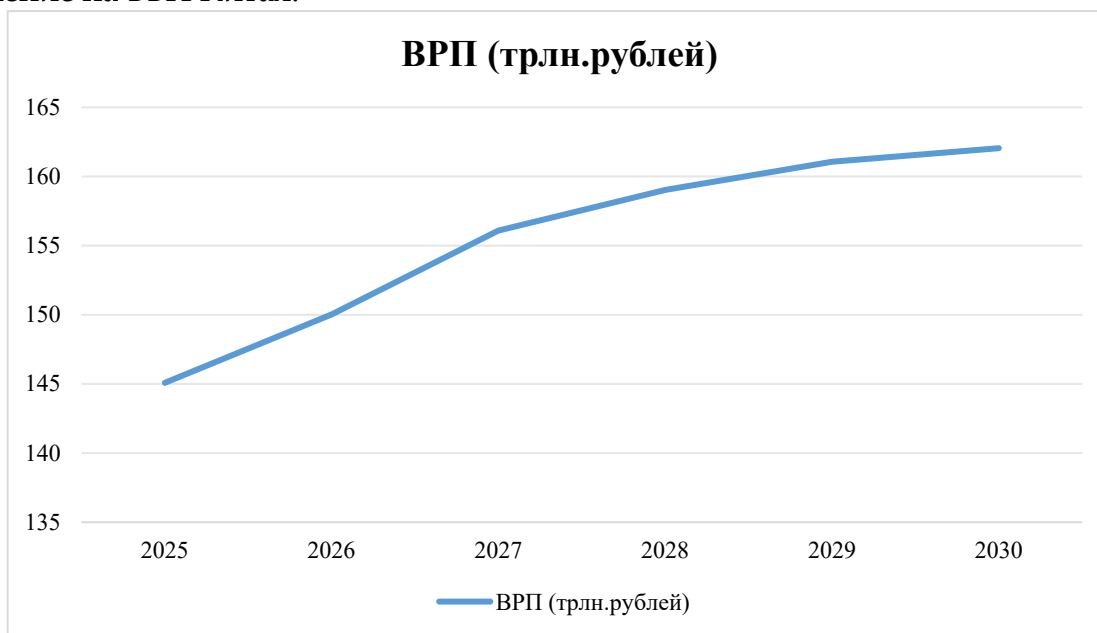


Рис.2. Показатели прогнозирования ВВП КНР за 2025-2030

Сравнивая особенности и масштабы влияния железнодорожных перевозок в России и Китае, можно отметить несколько ключевых моментов. Во-первых, транспортная сеть России значительно способствует развитию межрегиональных экономических связей, что усиливает общую экономическую устойчивость страны. В Китае акцент на международные связи и крупномасштабные инфраструктурные проекты позволяет достигать высокой степени экономической интеграции с другими странами, что способствует увеличению экспортного потенциала и улучшению экономического роста.

Во-вторых, эффективность и модернизация железнодорожных перевозок играют значимую роль в экономике обеих стран. В России сохраняется необходимость в

модернизации и обновлении железнодорожной инфраструктуры, чтобы снизить транспортные издержки и ускорить движение грузов и пассажиров. В Китае же масштабное внедрение высокоскоростных железных дорог и постоянное инвестирование в эту область уже принесло значительные экономические выгоды. Наконец, железнодорожные перевозки способствуют улучшению экологической обстановки в обеих странах, что создает дополнительный косвенный эффект для экономического развития. Снижение выбросов углекислого газа и уменьшение дорожной транспортной нагрузки являются важными аспектами, которые учитываются при оценке влияния железнодорожных перевозок на ВВП.

Таким образом, железная дорога Урумчи-Ховд-Кызыл-Курагино обладает стратегическим значением для России и Китая, создавая новые возможности для экономического роста, промышленного развития и усиления международной торговли. Она выступает символом растущего взаимопонимания и сотрудничества между двумя великими державами, закладывая фундамент для более стабильного и процветающего будущего их народов.

Список литературы:

1. Арефьева Э. С. Проблемы развития инвестиционного потенциала регионов // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – № 33. – С. 793-798.
2. Анохов И.В., Римская О.Н., Хомов А.В. Влияние цифровизации железных дорог на развитие национальной экономики // ИТСТ. 2022. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-tsifrovizatsii-zheleznih-dorog-na-razvitiie-natsionalnoy-ekonomiki> (дата обращения: 09.01.2024).
3. Бегзи А.Д. Железная дорога в Туву: тупиковая технологическая ветка или трансграничный коридор, обеспечивающий поворот экономики России на Восток // Азиатские исследования: история и современность. 2022. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznaya-doroga-v-tuvu-tupikovaya-tehnologicheskaya-vetka-ili-transgranichnyy-koridor-obespechivayuschiy-povorot-ekonomiki-rossii> (дата обращения: 09.01.2024).
4. Гладкая С. В. Железнодорожные перевозки в системе внешнеэкономического комплекса региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2019. – № 6(124). – С. 4-12.
5. Дроздович Д. Е. Развитие инфраструктурного проекта «Кызыл - Курагино» // Молодежная наука: Труды XXV Международной научно-практической конференции, Красноярск, 22-24 апреля 2021 года. Том 2. – Красноярск: Красноярский институт железнодорожного транспорта - филиал ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения, 2021. – С. 87-91.
6. Севек В.К. Инновационный сценарий развития республики Тыва в системе территорий опережающего развития // Экономическое возрождение России. – 2019. – № 3 (49). – С. 82-90.

References:

1. Arefieva E. S. Problems of developing the investment potential of regions // Innovations. Science. Education. – 2021. – No. 33. – pp. 793-798.
2. Anokhov I.V., Rimskaya O.N., Khomov A.V. The impact of digitalization of railways on the development of the national economy // ITST. 2022. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-tsifrovizatsii-zheleznih-dorog-na-razvitiie-natsionalnoy-ekonomiki>

<https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-tsifrovizatsii-zheleznyh-dorog-na-razvitiie-natsionalnoy-ekonomiki> (date of request: 09.01.2024).

3. Begzi A.D. The railway to Tuva: a dead-end technological branch or a cross-border corridor that ensures the turn of the Russian economy to the East // *Asian Studies: history and Modernity*. 2022. No. 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznaya-doroga-v-tuvu-tupikovaya-tehnologicheskaya-vetka-ili-transgranichnyy-koridor-obespechivayuschiy-povorot-ekonomiki-rossii> (date of request: 09.01.2024).
4. Gladkaya S. V. Railway transportation in the system of the foreign economic complex of the region // *Management of economic systems: electronic scientific journal*. – 2019. – № 6(124). – Pp. 4-12.
5. Drozdovich D. E. Development of the Kyzyl-Kuragino infrastructure project // *Youth science: Proceedings of the XXV International Scientific and Practical Conference conferences, Krasnoyarsk, April 22-24, 2021. Volume 2. Krasnoyarsk: Krasnoyarsk Institute of Railway Transport, branch of Irkutsk State University of Railway Transport, 2021, pp. 87-91.*
6. Sevek V.K. An innovative scenario for the development of the Republic of Tyva in the system of priority development territories // *The economic revival of Russia*. – 2019. – № 3 (49). – Pp. 82-90.